

Monsieur le Président du Conseil,

Monsieur le Secrétaire général,
Mesdames et messieurs les directeurs généraux,
Mesdames et messieurs les directeurs,
Mesdames et messieurs les Représentants permanents,
Mesdames et messieurs les représentants des industries et organisations
professionnelles,
Mesdames et messieurs, chers collègues,

C'est un grand honneur pour moi d'être appelé à m'exprimer en ce lieu prestigieux et devant une assemblée aussi éminente d'experts de la sûreté de l'aviation civile.

C'est également un honneur qui m'est donné, de conduire la délégation française à ce symposium, délégation dont vous aurez l'occasion d'entendre la plupart des membres et dont vous apprécierez, je l'espère, le professionnalisme et l'engagement.

Permettez-moi, en guise d'introduction, de remercier très vivement au nom du Directeur général de l'aviation civile française, Patrick GANDIL, monsieur le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, monsieur le Directeur du transport aérien et monsieur le Directeur adjoint, chargé de la sûreté et de la facilitation, pour avoir pris l'initiative d'organiser ce Symposium sur l'innovation dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Cher Raymond BENJAMIN, cher Boubacar DJIBO, cher Jim MARRIOTT, tous nos remerciements vont vers vous et vos équipes qui ont œuvré, comme toujours dans l'ombre mais avec efficacité, pour la réalisation de cet événement dont je tiens à souligner l'importance :

En effet, sous ce terme d'innovation se cachent des enjeux cruciaux pour la sûreté de demain.

Pour faire simple :

ou nous avançons tous collectivement afin de proposer au monde les meilleures solutions qui offriront au transport aérien sûreté, soutenabilité, équilibre ainsi que le respect des personnes et des valeurs démocratiques qui sont les nôtres,

ou nous nous endormons sur le travail déjà accompli.

Alors, la triste réalité d'un terrorisme à l'affût, intelligent, observateur et lui-même innovant, nous rattrapera bien plus vite que nous le pensons.

L'innovation dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile n'est pas une option : c'est une ardente obligation.

Mais l'innovation doit être pensée, réfléchie et adaptée à la menace. Elle rejoint par là-même l'approche basée sur le risque vers laquelle toutes et tous, nous souhaitons pouvoir un jour orienter la sûreté.

L'innovation dans le domaine de la sûreté présente un enjeu fondamental en ce qu'elle est un des moyens - et peut être même le principal - qui nous permettra d'atteindre les objectifs stratégiques que nous partageons tous, qui ont été entérinés lors de la Conférence à haut niveau sur la sûreté de l'aviation civile de septembre 2012 et que je me permettrai de citer à nouveau :

- Procurer le plus haut niveau de sûreté au transport aérien ;
- Améliorer en permanence l'expérience des passagers, nos concitoyens, qui méritent respect et considération et ne peuvent être traités en terroristes potentiels ;
- Permettre le développement harmonieux et continu d'un moyen de transport et de commerce qui relie les peuples et les cultures et qui est en lui-même, un facteur de paix ;
- Maitriser le coût, financier mais également politique, des mesures que nous imposent des groupes terroristes bien éloignés de nos valeurs d'échanges et de paix.

En d'autres termes, il s'agit bien d'améliorer l'efficacité globale de la sûreté aérienne, de remettre le bien-être - au sens le plus large du terme - du passager, de l'utilisateur mais également des personnels qui opèrent dans ce secteur au centre de toutes les préoccupations et d'assurer, au bout du compte, la soutenabilité sur le long terme de ce secteur économique vital.

Mais l'innovation dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile est également une ardente obligation car, et il s'agit d'un point désagréable à accepter mais crucial à intégrer, le fait d'innover n'est pas l'apanage des organisations internationales, des gouvernements ou des professionnels : les groupes

terroristes les plus actifs - et nous avons malheureusement tous des noms en tête - ont également une très forte capacité dans ce domaine.

Nous ne devons probablement pas les surestimer, mais en aucun cas les sous-estimer.

Si les services de renseignement et de police ont très souvent effectué un excellent travail en neutralisant en amont un grand nombre de tentatives (dont beaucoup ne sont pas connues du grand public), celles de décembre 2001, de 2006, de 2009 ou de 2010 pour ne citer qu'elles auraient pu être dramatiques.

De fait, nous nous trouvons collectivement confrontés à la rhétorique classique du glaive et du bouclier (le problème, on le voit, n'est pas nouveau !) ou, de façon plus moderne, de l'obus et du blindage.

Par nature donc, il revient à la sûreté de l'aviation civile - et donc aux femmes et aux hommes qui consacrent leur vie professionnelle à rechercher les meilleures réponses à la menace criminelle et terroriste contre le transport aérien... c'est à dire nous tous - de s'adapter à des risques en mutation permanente, qui suivent en cela l'évolution des menaces, à savoir des intentions et des capacités de groupes terroristes déterminés à s'attaquer à ce domaine.

L'expansion des lieux dangereux, l'évolution des acteurs comme des modes opératoires doivent être anticipées sans pour autant nous faire tomber dans une paranoïa paralysante et dont le coût exponentiel pourrait à terme finir par avoir raison du transport aérien.

Si donc nous devons trouver, dans le respect des valeurs rappelées précédemment, les meilleures parades aux menaces actuelles, bien identifiées, mais dont le mode opératoire peut cependant devenir de plus en plus sophistiqué, nous devons également nous préparer à d'autres formes d'attaques.

En ce qui concerne le premier point, la Direction générale de l'aviation civile, « autorité compétente » française, a lancé un programme de recherche et d'innovation d'un genre nouveau concernant l'amélioration de l'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine. Ce programme, qui vous sera exposé au cours de ce symposium, veut présenter une approche systémique de notre concept global, en sortant de l'approche habituelle consistant souvent à

tester une ligne de défense après l'autre. Il s'inscrit, non dans une démarche du régulateur vers l'industriel, mais s'appuie tout au contraire sur des initiatives locales mises en œuvre par des opérateurs eux-mêmes.

Par ailleurs, le principe même d'innovation ne doit pas être limité à une simple acception « technologique » du terme, même si cet aspect reste essentiel. La délégation française sera d'ailleurs fière de vous présenter à titre d'illustration, un travail actuellement en cours sur l'amélioration des images issue de recherches sur l'imagerie médicale, mais aussi le résultat de travaux sur l'utilisation des chiens.

L'innovation peut reposer sur d'autres paramètres que la « simple » performance des équipements, comme le soulignera une de nos contributions sur les facteurs humains et l'évaluation du comportement. Elle peut porter sur des procédures, sur de la méthodologie de mise en œuvre et de surveillance ou sur les organisations elles-mêmes. A titre d'exemple sur ce dernier point, la Direction générale de l'aviation civile française et la Direction générale de la gendarmerie nationale ont décidé, il y a maintenant 60 ans la création d'une Gendarmerie des transports aériens, force militaire de police, placée pour emploi à la disposition du Directeur général de l'aviation civile. Il ne s'agit pas, après 60 ans, d'une réelle novation. Pourtant, ce modèle intégré, unique, présente des avantages certains en permettant à la DGAC de bénéficier d'une capacité autonome d'intervention, de surveillance et d'enquête. Je salue d'ailleurs la présence à ce symposium du commandant de cette unité, le colonel HUBERT, qui sera ravi de répondre à vos questions si vous le souhaitez.

En ce qui concerne le second point, que nous pourrions qualifier de « menaces émergentes », ces nouvelles formes d'attaques sont protéiformes : elles peuvent passer par une augmentation des attaques en zones publiques des aéroports - dues notamment au fait que l'accès aux avions est de plus en plus compliqué -, des cyber attaques destinées à faire tomber un avion, des utilisations de lasers (bien que je ne sois pas certain qu'il fasse classer cela dans les menaces terroristes), par l'utilisation d'armes chimiques voire radiologiques ou, malheureusement de façon plus prégnante, l'utilisation de missiles sol-air

portables, les MANPADS, ou d'armes de plus petit calibre sur des avions en phase d'approche (décollage ou atterrissage).

Permettez-moi de m'arrêter un instant sur ce dernier point.

S'il ne s'agit pas à proprement parler d'une menace émergente, son acuité s'est fortement renforcée avec la disparition et l'éparpillement de stocks d'armes gouvernementaux dans certaines régions actuellement confrontées à des conflits de plus en plus graves.

Certes, il était difficile d'anticiper cet état de fait. Mais nous sommes maintenant confrontés à une réalité à laquelle nous devons faire face.

Nous ne partons pas de rien : l'Organisation de l'aviation civile internationale a déjà abordé cette problématique tout comme plusieurs Etats membres, représentés dans cette salle, ont déjà mis en œuvre des programmes de sensibilisation et d'assistance au profit de pays amis particulièrement concernés. Pour autant, nous devons aller plus loin : c'est dans cet esprit que la France, appuyée par les Etats-Unis et le Royaume Uni, a déposé une proposition devant le Conseil visant à confier au Panel AVSEC de 2015 le soin de proposer l'introduction dans l'Annexe 17 de normes relatives à cette menace particulière.

Cependant, la réponse de la communauté internationale ne pourra être efficace que si elle est multiforme : il s'agit en effet, sur ce point, de mettre en place rapidement un système robuste et précis, bâti sur le principe de la défense en profondeur.

L'évaluation constante et précise de ce risque est plus que jamais indispensable, tout comme l'est l'implication des Etats, la sensibilisation et la formation de tous les acteurs de la sûreté (autorités, aéroports, compagnies, pilotes etc.), l'aménagement des aéroports (je pense par exemple à l'orientation des pistes) et des approches etc.

Mais je me tourne également vers l'industrie aéronautique afin de l'implorer de travailler aussi sur la protection des aéronefs, soit embarquée, soit au sol, afin de pouvoir rapidement fournir aux compagnies aériennes, aux aéroports et aux autorités étatiques un panel de solutions efficaces, au coût raisonnable et maîtrisé, qui pourrait permettre de protéger l'aviation civile contre ces menaces.

En effet, si des systèmes militaires efficaces existent déjà, ces derniers ne sont pas forcément compatibles avec nos propres règles d'emploi. Or, à ma connaissance, les systèmes compatibles avec l'aviation civile restent encore très exceptionnels et trop coûteux pour une diffusion large et l'équipement de flottes entières.

Enfin, et ce sera mon dernier point, qui résume en lui-même l'ensemble de mon propos, il me paraît indispensable que la sûreté de l'aviation civile, encadrée dans le monde par solide réglementation, se dote également d'une doctrine prospective permettant de donner aux industriels des indications fortes et claires sur les solutions qui seront attendues, non demain, mais après-demain.

Une telle doctrine aurait pour vocation de fixer un cap à l'ensemble des acteurs de la communauté de la sûreté de l'aviation civile, qui, trop souvent, se trouvent à agir en réaction et non en anticipation.

Une telle doctrine aurait aussi pour impact vertueux d'éviter les gaspillages de ressources et les questionnements existentiels des manufacturiers et autres industriels qui se demandent toujours ce que les régulateurs vont attendre d'eux.

Des programmes de recherches ne se décrètent pas en une semaine et ne produisent pas leurs effets le mois suivant. Ce sont des programmes à long terme, coûteux, risqués et pour lesquels l'industrie doit recevoir des lignes directrices compréhensibles.

Une telle doctrine permettrait donc de structurer la réflexion et l'action de tous les acteurs. Elle devra être flexible et prendre en compte les risques et les priorités politiques du moment, notamment budgétaires et sociétales.

Elle devra être partagée et consensuelle, cohérente et authentique en s'appuyant sur des valeurs communes.

Les conclusions tant de la conférence à haut niveau sur la sûreté de septembre 2012 et de la 38^{ème} Assemblée générale en 2013 sont, à mon sens, les bases de cette doctrine qui pourrait être identifiée comme telle par l'OACI et approuvée par les Etats, et pourrait donc s'articuler autour :

- De l'impératif absolu de maintenir le plus haut niveau de sûreté pour les passagers, les personnels et les entreprises de transport aérien en s'appuyant sur un système de défense en profondeur;
- De l'expérience du passager comme critère fondamental à l'aune duquel doit être évaluée toute mesure de sûreté ;
- Du respect intégral des droits et libertés individuels des personnes ;
- D'une approche étendue de la sûreté, prise en compte de l'emprise de l'aéroport et de ses approches jusqu'aux mesures de sûreté en vol ;
- De l'adaptation permanente de la posture de sûreté à l'analyse de la menace et des risques ;
- De la recherche résolue et constante d'une efficacité accrue, gage de la durabilité et du développement du transport aérien ;
- Mais également, et c'est là un point ô combien dangereux, d'un discours de vérité, responsable mais politiquement difficile, refusant de promettre une sûreté à 100%, mais bien l'engagement et l'implication à 100% des services chargés d'assurer cette sûreté nécessaire au transport aérien.

Mesdames et messieurs, je crains d'avoir été trop long et je vais donc conclure mon propos en remerciant à nouveau l'Organisation de l'aviation civile internationale et ses équipes pour ce symposium et son organisation, une fois encore, efficace et professionnelle, mais également en vous remerciant toutes et tous pour votre présence, votre enthousiasme et votre implication personnelle dans les missions difficiles qui sont les nôtres.

Je vous souhaite donc des échanges passionnants et un symposium fructueux.

Merci.